



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS
Sottocommissione VIA

* * *

Parere n. 155 del 29 gennaio 2021 _____

Progetto:	<p style="text-align: center;"><i>Verifica di assoggettabilità alla VIA</i></p> <p>“Progetto di nuovo pontile realizzato da moduli galleggianti ed accessori presso lo Yacht Club Ceresio di Lavena Ponte Tresa, piattaforma di avvistamento (birdwatching), e posa di vasche accrescimento pesci in ampliamento alla Concessione Demaniale LAVENA_5”.</p> <p style="text-align: center;">ID_VIP: 5145</p>
Proponente:	<p style="text-align: center;">Yacht Club Ceresio (Y.C.C.)</p>

La Sottocommissione VIA

RICHIAMATA la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. (d’ora innanzi D. Lgs. n. 152/2006) ed in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS*), come modificato dall’art. 228, comma 1, del Decreto Legge del 19 maggio 2020, n. 34 recante “*Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all’economia, nonché di politiche sociali connesse all’emergenza epidemiologica da COVID-19*”, convertito, con modificazioni, dalla Legge 17 luglio 2020 n. 77, e successivamente dall’art. 50, comma 1, lett. d), n. 2), del Decreto Legge 16 luglio 2020 n. 76 recante “*Misure urgenti per la semplificazione e l’innovazione digitale*”, convertito con modificazioni con Legge 11 settembre 2020, n. 120;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 in materia di composizione, compiti, articolazione, organizzazione e modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministro dell’Economia e delle Finanze reale del 4 gennaio 2018, n. 2 in materia di costi di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 20 agosto 2019, n. 241 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare DEC/000016 del 02/02/2016 di nomina del rappresentante della Regione Lombardia;
- la nota prot.n. A1340570 del 23/10/2019 con la quale il Presidente della Giunta Regionale della Regione Lombardia ha designato, quale rappresentante regionale nella Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA e VAS, il dott. Augusto Conti;

RICORDATA la disciplina costituente il quadro di riferimento dei procedimenti di valutazione ambientale, e in particolare i principi e le norme concernenti la *verifica di assoggettabilità a VIA* (c.d. “*screening*”):

- la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE del 13/11/2011 concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;
- il D. Lgs. n. 152/2006, come novellato dal il D. Lgs 16.06.2017, n. 104, recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”, e in particolare:
- l’art. 5, recante “*definizioni*”, e in particolare il comma 1, lett. m), secondo cui “*si intende per*” m) *Verifica di assoggettabilità a VIA di un progetto*: “*La verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se un progetto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto a procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III, Parte seconda del presente decreto*”;

ID_VIP 5145 Progetto di nuovo pontile realizzato da moduli galleggianti ed accessori presso lo Yacht Club Ceresio di Lavena Ponte Tresa, piattaforma di avvistamento (birdwatching), e posa di vasche accrescimento pesci in ampliamento alla Concessione Demaniale LAVENA_5

- l'art. 19, recante *'Modalità di svolgimento del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA'*, e in particolare il comma 5, secondo cui *"L'autorità competente, sulla base dei criteri di cui all'Allegato V alla parte seconda del presente decreto, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso dei risultati di altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali, verifica se il progetto ha possibili impatti ambientali significativi"* (comma 5);
- gli Allegati di cui alla parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, come sostituiti, modificati e aggiunti dall'art. 22 del D. Lgs. n. 104 del 2017 e in particolare All. IV-bis, recante *"Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all'articolo 19"* e All. V, recante *"Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all'art. 19"*;
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 30 marzo 2015 n. 52 recante *"Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall'articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116"*;
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308 recante *"Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale"*;
- il Decreto del Presidente della Repubblica n. 120 del 13 giugno 2017 recante *"Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164"*;
- le Linee guida *"Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on Screening - (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU)"* e in generale le Linee guida della Commissione Europea *"Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC"*;
- le Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza del 2019;
- le Linee guida ISPRA per la valutazione integrata di impatto ambientale e sanitario (VIAS) nelle procedure di autorizzazione ambientale (VAS, VIA, AIA) n. 133/2016;

Formattato: Inglese (Stati Uniti)

RILEVATO che:

- La Società Yacht Club Ceresio con posta pec dell'11 febbraio 2020, acquisita al prot. MATTM/13122 dell'11/02/2020, ha presentato istanza di Verifica di Assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art.19 del D. Lgs. n. 152/2006, relativamente al *"Progetto di nuovo pontile realizzato da moduli galleggianti ed accessori presso lo Yacht Club Ceresio di Lavena Ponte Tresa, piattaforma di avvistamento (birdwatching), e posa di vasche accrescimento pesci in ampliamento alla Concessione Demaniale LAVENA_5"*, ricadente nel Comune di Lavena Ponte Tresa (VA);
- la Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d'ora innanzi Divisione) con nota prot. n. MATTM/22405 del 30/03/2020 ha provveduto a comunicare la procedibilità dell'istanza al Proponente, alle Amministrazioni interessate ed alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora innanzi Commissione) e a trasmettere alla stessa Commissione la relativa domanda di istanza del proponente, specificando che conformemente a quanto stabilito dal comma 2 dell'art. 19 del D. Lgs. n. 152/2006 è stato pubblicato sul sito web dell'Autorità competente alla pagina <https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/7353/10635>, lo studio preliminare ambientale comprensivo della documentazione a corredo dello stesso. La nota è stata acquisita dalla Commissione con prot. n. CTVA/877 del 31/03/2020;
- la Regione Lombardia, con nota inviata con pec del 16/06/2020, acquisita al prot. n. MATTM/46723 del 19/06/2020 ha fornito il proprio contributo per la richiesta di approfondimenti;

ID_VIP 5145 Progetto di nuovo pontile realizzato da moduli galleggianti ed accessori presso lo Yacht Club Ceresio di Lavena Ponte Tresa, piattaforma di avvistamento (birdwatching), e posa di vasche accrescimento pesci in ampliamento alla Concessione Demaniale LAVENA_5

la nota della Regione Lombardia è stata trasmessa alla Commissione con nota prot. n. MATTM/48852 del 25/06/2020, acquisita al prot. n. CTVA/2037 del 26/06/2020, al fine di tenerne conto nell'eventuale richiesta di integrazioni;

- Il Proponente ha trasmesso alla Commissione con nota acquisita al prot. n. MATTM/100158 dell'1/12/2020 il documento integrato allo Studio Preliminare Ambientale, inviato in data 22/10/2020, dal titolo "*Precisazioni sugli approfondimenti richiesti dalla Regione Lombardia con PEC del 16/06/2020, acquisita al prot. n. 46723/MATTM del 19/06/2020, con la quale Regione Lombardia ha trasmesso il contributo regionale per la richiesta di approfondimenti*". Tale nota è stata trasmessa dalla Divisione con nota prot.n. MATTM/104310 del 11/12/2020, acquisita con prot.n. CTVA/4164 in data 14/12/2020;

DATO ATTO che la verifica di assoggettabilità a VIA è effettuata in quanto il progetto proposto rientra tra le tipologie elencate nell'Allegato II bis del D. Lgs. n. 152/2006 alla lettera f) - *Porti turistici e da diporto, quando lo specchio d'acqua è inferiore ai 10 ettari, le aree esterne interessate non superano i 5 ha e i moli sono di lunghezza inferiore o uguale a 500 metri*", la cui realizzazione potenzialmente possa produrre impatti ambientali significativi e negativi;

CONSIDERATO che la documentazione acquisita al fine di verificare se il progetto proposto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto al procedimento di VIA, consiste in:

- Studio Preliminare Ambientale, redatto ai sensi del D. Lgs. n. 152/2006, datato 3/02/2020 (Elaborati di Progetto, All. 7);
- TAV. 1 - Elaborati di Progetto. Inquadramento, gennaio 2020;
- TAV. 2 - Elaborati di Progetto. Area in concessione demaniale Lavena 5. Individuazione pontile e sezioni di progetto. Con rilievo fotografico, gennaio 2020;
- TAV. 3 - Elaborati di Progetto. Piante e sezioni, gennaio 2020;
- TAV. 4 - Elaborati di Progetto. Fotoinserimenti, gennaio 2020;
- Concessione demaniale alla Società Yacht Club Ceresio, rilasciata con decreto n. 17/2019 in data 2/07/2019 dall'Autorità di Bacino Lacuale Ceresio, Piano e Ghirla;
- Parere espresso dall'Unione Pescatori del Ceresio – Onlus in data 22/11/2019 a sostegno della realizzazione del progetto;
- Integrazioni dello Studio Preliminare Ambientale dell'1/12/2020, in risposta alla richiesta di approfondimenti della Regione Lombardia;
- Parere della Provincia di Varese, espresso ai sensi del comma 4 dell'art. 19 del D. Lgs. n. 152/2006, con decreto dirigenziale n. 82 del 6/05/2020 (con relativo allegato tecnico) ed acquisito dal MATTM al prot. n. 33489 dell'11/05/2020;
- Osservazioni del MIBACT, Direzione generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio, Servizio V, prot. n. 29529 del 12/10/2020, acquisite dal MATTM al prot. n. 82349 del 15/10/2020;
- Osservazioni della Provincia di Varese, espresse con decreto dirigenziale n. 251 del 29/12/2020 (con relativo allegato tecnico), acquisito dal MATTM al prot. n. 110613 del 31/12/2020;

EVIDENZIATO che lo Studio Preliminare Ambientale:

- è stato presentato allo scopo di valutare i possibili impatti ambientali derivanti dal Progetto di nuovo pontile atto ad ospitare un numero massimo di 28 imbarcazioni, realizzato da moduli galleggianti e accessori presso lo Yacht Club Ceresio di Lavena Ponte Tresa in ampliamento alla Concessione Demaniale LAVENA_5 – Consorzio Laghi Ceresio, Piano e Ghirla – Via Ermenegildo Zanzi, 45 –

nel comune di Lavena Ponte Tresa; contestualmente è prevista la realizzazione di una piattaforma di avvistamento (birdwatching), e posa di vasche accrescimento pesci;

- presenta la seguente articolazione: Premessa, Quadro di riferimento programmatico, Quadro di riferimento progettuale, Quadro di riferimento Ambientale, Impatti ambientali potenziali, Conclusioni, Allegati e Tavole;
- in merito al contenuto del progetto, fornisce l'inquadramento geografico riferito al Comune di Lavena Ponte Tresa (a confine con la Confederazione Svizzera), l'inquadramento catastale (con l'identificazione dell'area demaniale in ampliamento), l'inquadramento urbanistico dell'area (come "Servizi esistenti", secondo il vigente Piano di Governo del Territorio e come AP1 – Aree riservate ad attrezzature e servizi di pubblica utilità, n. 1P "Riviera e canneto") e la descrizione delle opere da realizzare in ampliamento della concessione demaniale già in essere:
 - *Recupero della darsena esistente* (attualmente in stato di degrado), attraverso la realizzazione di una piattaforma di avvistamento dell'avifauna e dell'ittiofauna che popola lo specchio d'acqua e il canneto.
 - *Inserimento di pontili galleggianti per l'ormeggio fino ad un massimo di 28 imbarcazioni*, con le seguenti caratteristiche: la passerella, il pontile e la piattaforma hanno una superficie di circa 305 m² la lunghezza massima dei moli è di 41 + 51,5 m (inferiore a 500 m), la superficie dello specchio d'acqua interessato è pari a 1.500 m² (inferiore a 10 ettari) mentre le aree esterne (la piattaforma) interessano una superficie di 30 m² (inferiore a 5 ettari). La superficie che sarà destinata al pontile e alle sue pertinenze sarà pari a 338,33 m². Il pontile galleggiante e la piattaforma lago sono costituiti da sistemi modulari galleggianti, con piano di calpestio in resina simltek costituita da n. 10 pali in acciaio (diam. 273 x 10 mm) ed è fissata ai pontili attraverso anelli guida che consentono lo scorrimento verticale al variabile del livello d'acqua.
 - *Posa in opera di vasche e fascine di accrescimento ittiofauna*, in accordo e con il sostegno dell'Unione Pescatori del Ceresio. I pali di sostegno della piattaforma saranno utilizzati anche per agganciare le vasche di accrescimento del "salmerino alpino", una specie autoctona che richiede temperature dell'acqua piuttosto basse per il suo accrescimento. Questo tipo di piscicoltura è reso possibile, grazie al sistema di riscaldamento e di raffrescamento utilizzato nell'edificio oggetto del Piano di recupero da parte della Società EURODOMUS INVESTMENTS s.r.l., che utilizza l'acqua del Lago Ceresio, prelevandola a una temperatura media costante di 9° C e, restituendola a una temperatura media costante per l'intero anno di 7° C, nella zona dove è prevista la realizzazione del pontile. Questo processo consentirà la creazione di un habitat naturale perfetto, per il "salmerino alpino" che sarà poi rilasciato nelle acque del lago. La vasca di accrescimento avrà una dimensione di m 2,00 x m 6,00. Inoltre, sotto la piattaforma saranno posizionate fascine che contribuiranno al ripopolamento del "Pesce Persico", altra specie autoctona. Le fascine che saranno utilizzate e sostituite annualmente sono costituite da potature di piante di varie essenze legnose. Tali fascine sono immerse sotto il pontile e accatastate in un certo numero, formando dei "legnai", che hanno la funzione di creare habitat adatti alla deposizione delle uova. La posa avverrà nel mese di marzo al fine consentire la deposizione delle uova del pesce persico durante la frega che avviene tra aprile e maggio.
- Riporta un cronoprogramma espresso in giorni naturali consecutivi (n. totale 23).

EVIDENZIATO che:

- la verifica è effettuata sulla base dei criteri di valutazione di cui all'Allegato V della Parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso, dei risultati di eventuali altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali;

ID_VIP 5145 Progetto di nuovo pontile realizzato da moduli galleggianti ed accessori presso lo Yacht Club Ceresio di Lavena Ponte Tresa, piattaforma di avvistamento (birdwatching), e posa di vasche accrescimento pesci in ampliamento alla Concessione Demaniale LAVENA_5

- gli esiti delle verifiche effettuate in relazione alla documentazione presentata e in base ai criteri dell'Allegato V relativi alle caratteristiche progettuali, alla localizzazione del progetto ed alle caratteristiche dell'impatto sono così sintetizzabili;

In ordine alla localizzazione del progetto

- Nell'ambito del Piano Paesistico Regionale (P.P.R.), l'area di intervento è compresa all'interno dell'unità Tipologica dei "Paesaggi delle Valli Prealpine" e "Paesaggi dei Laghi Insubrici", con specifici indirizzi di tutela richiamati nello Studio Preliminare Ambientale. Inoltre, l'Ambito di salvaguardia paesaggistica del lago e dello scenario lacuale, individuato nel piano paesaggistico del P.T.R., interessa pienamente il territorio del Comune di Lavena Ponte Tresa. Nel P.T.C.P. della Provincia di Varese (2007), che sintetizza le analisi paesaggistiche attraverso la "Carta delle rilevanze e delle criticità", il territorio del Comune di Lavena Ponte Tresa si inserisce nell'ambito n. 8 "Valganna - Val Marchirolo" insieme ai Comuni di Cadegliano-Viconago, Cugliate Fabbiasco, Marchirolo, Marzio e Valganna. Tutto il territorio comunale costituisce un'area di rilevanza ambientale ai sensi della L.R. 30/11/1983 n. 86. Inoltre, l'area oggetto di studio si colloca nella classe di sensibilità paesaggistica molto alta 5, nell'ambito della suddivisione del territorio comunale operata dal P.G.T. del Comune di Lavena Ponte Tresa. Per quanto riguarda il P.G.T. l'area di costa interessata dall'intervento è individuata nel DdP come "area a servizi esistenti". Il Piano dei Servizi, nella tavola "PS 04-01a Attrezzature di uso e di interesse pubblico", identifica l'area come AP1 n. 1 P "Riviera e canneto" e quindi tra le aree riservate ad attrezzature e servizi di pubblica utilità.
- Lo specchio d'acqua è gestito dall'Autorità di bacino lacuale Ceresio, Piano e Ghirla, consorzio al quale fanno riferimento i seguenti comuni: Bene Lario, Brusimpiano, Campione d'Italia, Carlazzo, Claino con Osteno, Lavena Ponte Tresa, Porlezza, Porto Ceresio e Valganna, Valsolda. L'autorità di bacino non dispone di un Piano degli Ormezzi.
- Per ciò che concerne il Quadro vincolistico, lo Studio Preliminare Ambientale riporta che:
 - L'area di progetto è sottoposta al vincolo paesaggistico "ope legis" ex art. 142 del D. Lgs. n. 42/04, lett.b): territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi e in particolare del Lago Ceresio;
 - L'intero territorio comunale di Ponte Tresa (quindi anche l'area di progetto), non è interessato da alcuna area protetta (Monumenti naturali e Parchi naturali; ZPS e Siti di interesse comunitario, appartenenti alla Rete Natura 2000; parchi locali di interesse sovracomunale). Nelle immediate vicinanze (sponda opposta), in territorio elvetico, si trova il Parco Naturale di importanza cantonale Parco del Monte di Caslano, il quale non interessa l'area di progetto;
 - L'area in oggetto non è interessata da alcun elemento di vincolo a carattere idrogeologico;

In ordine alle caratteristiche progettuali

- Si richiamano i contenuti progettuali dei lavori sopra sintetizzati;
- la Regione Lombardia, nel suo contributo per la richiesta di approfondimenti/chiarimenti, a proposito del quadro di riferimento progettuale ha espresso le seguenti richieste:
 - a) Si chiede di approfondire le motivazioni che hanno portato alla progettazione del nuovo pontile, anche in relazione all'offerta già esistente sul territorio, e di valutare alternative a minor impatto in termini di progettazione, quali per esempio il posizionamento delle barche solo sul lato opposto del canneto (al fine di ridurre gli effetti negativi sulla nidificazione della comunità

ornitica, derivanti dal moto ondoso prodotto sia dalle imbarcazioni in transito nello stretto di Lavena Ponte Tresa, sia dai natanti in arrivo o in partenza dal nuovo pontile);

- b) Si chiede di motivare le dimensioni scelte per il pontile, con particolare riferimento alla lunghezza e profondità del molo in relazione alla previsione del numero di posti barca, valutando, se del caso, anche la possibilità di ridurre le dimensioni al fine di limitarne l'impatto visivo;*
- c) Si chiede di valutare che la pedana di avvistamento dell'avifauna sia dotata di una schermatura che mascheri la presenza antropica in modo da non causare l'allontanamento della fauna stessa.*

- La Società proponente, in riscontro a quanto richiesto, ha riportato le seguenti considerazioni:

- a) La scelta di localizzare il molo e il pontile così come appare nell'indicazione progettuale è stata dettata dalla logistica in continuità "fisica" con la Concessione Demaniale rilasciata dall'Autorità di Bacino Lacuale Ceresio, Piano e Gira, allo Yacht Club Ceresio con Decreto n. 17/2019, prot. 1568 del 02/07/2019, e adiacente alla sede societaria ubicata nell'edificio fronte lago. Risulta importante l'intervento di rifunzionalizzazione dell'ex opificio (fabbrica di seta e bottoni di qualità), completato nel 2014 in cui ha sede lo Yacht Club Ceresio, che in P.G.T. è classificato quale Ambito Territoriale [B CP1] – comparto 74 – con annesse attività alberghiere o residenziali con appartamenti da affittare esclusivamente a scopo turistico, e ha sedime sostenuto da muro di sostegno bagnato dalle acque del lago. Giocoforza, lo scopo turistico alberghiero indicato in P.G.T. di un edificio a lago, implica la possibilità di un approdo. La Società Sportiva Yacht Club Ceresio svilupperà attività sportive (vela, canottaggio, attività subacquea ecc.), mediante l'istituzione di appositi corsi di avvicinamento e di perfezionamento, utilizzando esclusivamente barche a vela ed a remi. I corsi saranno principalmente rivolti a bambini e ragazzi per apprendere e perfezionare e governare l'imbarcazione in piena sicurezza. Lo stazionamento delle barche fronte canneto si rende necessario poiché i posti barca sul lato fronte lago non sono sufficienti all'esercizio dell'attività che si vuole intraprendere e, nel contempo, si evidenzia che la distanza tra il pontile e il canneto è di circa 30.00 m (distanza misurata dalla sua estensione entro il lago), sottolineando che la velocità in fase di manovra (< di 3 nodi), delle barche a vela e a remi delle dimensioni variabili tra i 2,50 e 6.00 m, non crea moto ondoso che possa disturbare la comunità ornitica. Inoltre, la presenza del pontile consentirà di ridurre il significativo moto ondoso che investe quotidianamente il canneto, a causa delle imbarcazioni private e di navigazione pubblica (Lugano – Ponte Tresa), in transito nello stretto di Lavena, accesso all'area del bacino di Ponte Tresa. La realizzazione del pontile in grado di "spezzare" il giornaliero moto ondoso (navigazione pubblica), unito al divieto di pesca già in essere, consentono la creazione di un miglior habitat protetto a ridosso del canneto per le specie che lo abitano.
- b) Il Proponente fa presente che, per la sua "mission", ha necessità di avere almeno 28 (ventotto) posti barca in ormeggio, minimo per poter intraprendere le attività sopra elencate. La profondità del molo è dovuta essenzialmente a due fattori: 1) la necessità di distanziare il pontile dalla sponda naturale del canneto di circa 30,00 m misurata dalla sua estensione entro lo specchio d'acqua, considerando che solo il 34,47% della sua lunghezza si sovrappone alla parte più naturale della sponda, mentre il restante 65,53% "smorza" il muro in cls esistente di contenimento del terrapieno fronte lago dell'altezza di circa ml. 2,90, fuori terra, e della lunghezza di circa 70 m; 2) per ottemperare alla corretta distanza (50.00 m), da tenersi nei confronti della rotta di navigazione lacuale Lugano – Melide – Morcote – Ponte Tresa. Di per sé l'inserimento del molo e del pontile porta un miglior impatto visivo rispetto alla situazione attuale di sponda antropizzata, che si presenta come detrattore paesaggistico, proprio per la non qualità dei manufatti esistenti in degrado e del pesante muro di contenimento del terrapieno;
- c) Si procederà, nell'ambito della realizzazione della piattaforma di avvistamento (birdwatching), ottenuta recuperando l'attuale struttura della vecchia darsena, alla sua schermatura con struttura

linea realizzata in cannule di legno naturale che ripeta il più fedelmente possibile l'adiacente canneto, per favorire l'avvicinamento dell'uomo in ambienti naturali senza disturbare la fauna presente; schermatura laterale antivento, pedana in legno per raggiungere la postazione birdwatching con posizionati binocoli fissi per la visione della fauna.

In ordine alle caratteristiche dell'impatto potenziale

Suolo e sottosuolo

- Secondo la Carta dell'Uso del suolo della regione Lombardia (D.U.S.A.F. 5.0 - Destinazione d'Uso dei Suoli Agricoli e Forestali), l'area di progetto è classificata come area costiera in ambiente lacuale (c1) non interessata localmente da elementi marini (c2). Non si tratta pertanto di un'area montuosa (c3), né è interessata da aree classificate come bosco, né è interessata da ambiti agricoli o da produzioni agricole di particolare qualità e tipicità. Essendo influenzato dal fenomeno del "frontalierato", il contesto urbanizzato circostante l'area di progetto è considerata come zona a forte densità demografica.
- Le aree da utilizzare per la posa dei basamenti di accesso al pontile e alla piattaforma sono limitate: la larghezza delle scale di accesso al pontile è di 2,7 m mentre l'accesso alla piattaforma occupa 6,10 m. Per eseguire le lavorazioni si provvederà all'utilizzo di mezzi di ridotte dimensioni atte a non alterare il contesto circostante, già edificato. L'area a parcheggio necessaria ai fruitori dell'area è già stata realizzata di servizio al residence. I principali impatti ambientali in fase di cantiere sono legati alle eventuali movimentazioni di terra che prevedono un'alterazione del suolo che attualmente si presenta interessato dall'area palustre e dal canneto. Si precisa che l'eventuale materiale di risulta derivante dalle lavorazioni previste sarà temporaneamente accumulato in aree ben definite e in seguito, riutilizzato in sito dove necessario per rinterrati; nel caso di eccedenze si provvederà alla caratterizzazione al conferimento presso idoneo impianto di trattamento. Nella fase di esercizio, le trasformazioni su terra ferma non produrranno alcun effetto sulla morfologia costiera.
- La Regione Lombardia, nel suo contributo per la richiesta di approfondimenti/chiarimenti, a proposito della componente Terre e Rocce da Scavo ha espresso la seguente richiesta: "*Si chiede di approfondire la gestione dei materiali da scavo, compresi gli eventuali eccessi di sedimenti derivanti dall'infissione dei pali nel fondale, specificando se saranno gestiti come rifiuti o ri-utilizzati come sottoprodotti (in tal caso, tenendo conto delle procedure prescritte dal D.P.R. n. 120/2017)*".
- La Società proponente, in riscontro a quanto richiesto, ha precisato che le attività di messa in opera del molo e del pontile non prevedono nessuna gestione di terre o rocce da scavo. I pali guida saranno privi di puntale per evitare "deviazioni" in fase di infissione; pertanto gli stessi scenderanno sul fondale lasciando inalterato lo strato superficiale dei sedimenti e senza intorbidire le acque.

Paesaggio

- Dal punto di vista degli impatti potenziali, lo Studio Preliminare Ambientale evidenzia un impatto lievemente negativo per la fase di cantiere, senza la necessità di presidi mitigativi. Per la fase post-operam, l'intervento previsto produce un miglioramento paesaggistico della zona del Lago Ceresio interessata, in quanto il collocamento del pontile e l'esecuzione di tutte le opere accessorie, atte a consentirne l'inserimento migliore, all'interno del contesto paesaggistico circostante, determinerà un sostanziale miglioramento delle condizioni attuali rivalorizzando l'area (che presenta attualmente manufatti in stato di degrado), senza nel contempo modificarne la particolarità;
- la Regione Lombardia, nel suo contributo per la richiesta di approfondimenti/chiarimenti, a proposito della componente paesaggio ha espresso la seguente richiesta: "*Si chiede di integrare lo Studio Preliminare Ambientale con una documentazione adeguata a dimostrare la compatibilità paesaggistica del progetto, finalizzata all'inserimento armonioso dell'intervento nel contesto locale; in particolare, si chiede di dettagliare i materiali e le colorazioni che saranno utilizzate per il progetto, compresi il muro di contenimento e la pedana di avvistamento dell'avifauna, con l'ottica*

ID_VIP 5145 Progetto di nuovo pontile realizzato da moduli galleggianti ed accessori presso lo Yacht Club Ceresio di Lavena Ponte Tresa, piattaforma di avvistamento (birdwatching), e posa di vasche accrescimento pesci in ampliamento alla Concessione Demaniale LAVENA_5

di un inserimento armonioso delle opere. A tal fine, dovranno essere tenute in adeguata considerazione le indicazioni paesaggistiche fornite dai diversi strumenti di pianificazione territoriale”;

- La Società proponente, in riscontro a quanto richiesto, ha avanzato le seguenti considerazioni:
 - Le opere del molo e del pontile di ormeggio **non interferiscono con la naturalità della sponda lacuale**, ma si attestano a partire da un terrapieno già antropizzato sostenuto da muro di contenimento in cls armato dell'altezza fuori terra di circa 2,90 m a partire dal piano sponda lago e lungo circa 70 m., realizzato negli anni '40 del secolo scorso a sostegno di un opificio industriale rifunzionalizzato residenziale nel 2014, attuale sede dello Yacht Club Ceresio;
 - Il “segno grafico” dell'intervento proposto sta proprio nel rompere la visione massiccia del muro di contenimento sovrapponendo ad esso il 65,53% del pontile, collegandolo con un molo (rampa), con accesso dalla quota del terrapieno stesso, che, in considerazione della necessaria distanza di salvaguardia dalla naturalità del canneto (30,00 m dalla sua estensione entro il lago e 40.00/60,00 m dalla riva) e della distanza di salvaguardia dalla rotta di navigazione Lugano – Melide – Morcote – Ponte Tresa (50.00 m dalla rotta di navigazione), trova sedime nella proposta presentata;
 - Sono state tenute in conto tutte le indicazioni paesaggistiche degli enti territoriali interessati (anche di quanto paesaggisticamente già autorizzato con intervento di Piano Attuativo – ex 431 – comparto 74 – anno 2014), in quanto il progetto **dovrà essere sottoposto al rilascio di Autorizzazione Paesaggistica Ordinaria da parte della Provincia di Varese;**
 - Il modello scelto per la realizzazione del molo e del pontile è tratto da primaria ditta internazionale che opera nel settore dei pontili, scelta necessaria per l'ottenimento di tutte le certificazioni per il successivo utilizzo secondo le vigenti norme. Nel progetto si prevede l'utilizzo della resina similteck per il piano di calpestio e le parti di telaio fuori acqua saranno in acciaio zincato a caldo, con elevata resistenza meccanica sia all'azione del moto ondoso, sia al tiro delle imbarcazioni;
 - Il progetto recupera la darsena utilizzando lo scheletro strutturale esistente, rifunzionando una piattaforma di avvistamento dell'avifauna e dell'ittiofauna che popola lo specchio d'acqua e il canneto. La pedana di avvistamento dell'avifauna **sarà schermata con struttura lignea realizzata in cannule di legno naturale** che ripeta il più fedelmente possibile l'adiacente canneto per favorire l'avvicinamento dell'uomo in ambienti naturali senza disturbare la fauna presente; schermatura laterale antivento, rampa di accesso in legno con posizionati binocoli fissi per la visione della fauna.

Aree protette ed ecosistemi

- Nel territorio comunale specifico in oggetto non sono presenti aree protette o parchi. Nella adiacente Confederazione Svizzera è presente il Parco Naturale del Monte Caslano. Come rete ecologica, il territorio di Lavena Ponte Tresa va da una parte a costituire parte di quella cospicua *core area* che abbraccia il complesso montuoso del Monte Castelletto - Monte Marzio – Monte Piambello – Poncione di Ganna, in continuità col massiccio del Monte Campo dei Fiori, dall'altra parte rappresenta un punto di collegamento col complesso del Monte Pian Nave attraverso la Val Marchirolo. Il Fiume Tresa rappresenta un corridoio di primaria importanza per la fauna ittica. Si precisa che la fauna ittica del Ceresio è dominata dal pesce persico, che rappresenta più del 80% del pescato; più del 50% delle specie indigene sono seriamente minacciate d'estinzione (alborella, agone, barbo, sanguinerola, scazzone) e alcune sono probabilmente già estinte (savetta, triotto, pigo, lampreda, cobite); quattro delle numerose specie alloctone sono da considerare molto frequenti (gardon, lucioperca, boccalone e persico sole). L'area di progetto è prospiciente le ultime propaggini di un lembo di canneto che interessa il tratto di sponda occidentale per una lunghezza di 500 m circa

e profondità variabili (dai 3-4 m della zona di intervento ai 15-20 della zona in prossimità del pontile già esistente. La formazione non è in continuità ecologica con la parte retrostante sulla terraferma, caratterizzata da cariceti e/o boschi mesofili.

- Dal punto di vista degli impatti ambientali potenziali, in fase di cantiere gli impatti saranno legati da un lato alla parziale alterazione del canneto e dall'altro all'intorbidimento temporaneo delle acque in fase di infissione dei pali di acciaio necessari per ancorare la struttura galleggiante. Per quanto concerne l'area del canneto, la rimozione della vegetazione atta a predisporre l'area per il posizionamento dei basamenti di aggancio dei sistemi galleggianti ha un effetto immediato sulla componente biotica vegetale stessa che è asportata e in modo diretto e in modo indiretto sulla componente faunistica che in essa si è insediata. L'area potenzialmente interessata ha una superficie di 280 m². Per mitigare il più possibile l'impatto si prevede di limitare al massimo l'area interessata dall'intervento e di procedere al taglio della formazione, non al suo dragaggio, al fine di non rimuovere gli apparati radicali e consentire un nuovo rapido accrescimento. Lo specchio d'acqua sarà verosimilmente interessato da un incremento localizzato della torbidità durante le operazioni di infissione delle palificate. L'incremento della torbidità potrebbe generare una riduzione dell'attività fotosintetica del fitoplancton e con diminuzione dello sviluppo e possibili ripercussioni sulla catena trofica. Inoltre, è opportuno che lo svolgimento dei lavori sia effettuato in periodo autunno-invernale in modo tale da ridurre al minimo l'impatto potenziale arrecato alle componenti faunistiche evitando l'interferenza con i periodi riproduttivi. Infine, nella gestione dell'area di cantiere sono previste azioni mitigative di carattere preventivo nel caso di rilasci accidentali. Per la fase post-operam, il transito dei fruitori del pontile, che avrà comunque un numero limitato, non rappresenterà un elemento particolarmente disturbante per il canneto. Sono indubbi gli effetti positivi a supporto dell'ittiofauna, con la posa della vasca galleggiante dedicata all'allevamento dei pesci autoctoni e la presenza di un pontile parallelo al canneto che può fungere da frangi onda dei natanti in transito così come evidenziato dall'Unione dei Pescatori del Ceresio. Comunque, a compensazione e mitigazione del lieve impatto prodotto, il progetto prevede la realizzazione di presidi a supporto dell'ittiofauna locale: i pali di sostegno del pontile saranno utilizzati anche per agganciare le vasche di accrescimento del "salmerino alpino", una specie autoctona suggerita dall'Associazione Pescatori di Lavena Ponte Tresa. Inoltre, sotto i pontili saranno posizionate delle fascine che contribuiranno al ripopolamento del "Pesce Persico". L'ubicazione del Pontile è stata concordata con l'Associazione Pescatori di Lavena Ponte Tresa, in quanto riduce notevolmente il moto ondoso verso il canneto, garantendo quindi, una maggiore tranquillità alle specie animali che lo abitano, uccelli e pesci.
- La Regione Lombardia, nel suo contributo per la richiesta di approfondimenti/chiarimenti, a proposito della componente Ecosistemi ha espresso le seguenti richieste:
 - a) *“Si chiede di integrare lo Studio con un'indagine che approfondisca la sostenibilità dell'impatto prodotto dal pontile sull'ecosistema lacustre, con particolare riferimento all'interferenza con l'habitat del canneto, sito di rifugio e di sostentamento trofico per l'ittiofauna e molte specie ornitiche; in particolare, si ritiene necessaria un'analisi delle correnti che ne influenzano lo sviluppo, in relazione alla posa del pontile;*
 - b) *Si chiede di approfondire le modalità di pulizia periodica del canneto con estirpazione di specie alloctone e/o invasive e prevedendo un'eventuale rinaturalizzazione dell'area a canneto qualora le essenze autoctone risultassero di scarsa copertura e/o danneggiate;*
 - c) *A garanzia dell'utilità dell'inserimento delle vasche di accrescimento per il Salmerino Alpino e delle fascine per il ripopolamento ittico per il Pesce Persico, al fine di valutare la potenzialità ecosistemica della zona, si chiede di fornire uno studio delle condizioni chimico-fisiche delle acque lacustri della zona di intervento e delle eventuali cenosi presenti (qualora non già presente un censimento effettuato in tempi recenti), prevedendo una ripetizione di tale indagine durante la fase di esercizio dell'opera per la verifica delle eventuali alterazioni degli habitat e delle comunità. Tale studio dovrà essere completato dalla caratterizzazione ecotossicologica dell'eluato ottenuto dal sedimento lacustre prelevato in un paio di punti laddove è prevista la palificazione di ancoraggio degli elementi mobili del pontile: ciò al fine di analizzare gli effetti,*

che, in fase di movimentazione del sedimento, il rilascio di sostanze eventualmente intrappolate nel sedimento stesso potranno scatenare sul fitoplancton ovvero su altri organismi presenti nel sito”.

- La Società proponente, in riscontro a quanto richiesto, ha fornito le seguenti considerazioni:
 - a) la struttura del pontile, per la sua conformazione intrinseca, costituisce una sorta di naturale molo frangiflutti che andrà a rompere il moto ondoso provocato, già oggi, dal passaggio di imbarcazioni di ogni tipologia e genere che transitano nello stretto (stretto di Lavena), di accesso all'area del bacino di Ponte Tresa. Inoltre, la presenza del pontile e di persone in esso presenti dissuade l'avvicinarsi di uccelli ittiofagi al più ampio specchio d'acqua, uccelli alloctoni quali il cormorano e lo svasso, ma altamente nocivi per una zona di protezione e ripopolamento ittico, dando così spazio a quelli autoctoni: folaghe e germani. Purtroppo, con riferimento all'autorità di Bacino Italo-Svizzera, non vi sono a oggi rilevamenti sulle correnti lacuali del Ceresio. In prossimità dello stretto di Lavena, il Ceresio assume la conformazione di un fiume e le acque sfociano nel bacino di Ponte Tresa e successivamente nell'emissario Tresa che scarica nel Lago Maggiore o Verbano; la corrente può solo avere direzione verso il bacino di Ponte Tresa;
 - b) per il canneto prospiciente il muro di contenimento esistente in cls. della profondità di circa 7 m e della lunghezza di circa 40 m e per l'area demaniale in concessione, i Soci dello Yacht Club Ceresio, previa autorizzazione della Provincia di Varese, provvedono annualmente nel mese di gennaio al taglio controllato del canneto, nonché alla sua manutenzione, alla pulizia manuale dei rifiuti galleggianti trasportati sia dal vento sia dal moto ondoso creato dai natanti in transito nello stretto di Lavena;
 - c) la più ampia area di lungolago compresa tra i Crotti e Lavena Villa è inserita nel “Piano ittico provinciale” e dichiarata “Zona di istituzione provinciale” destinata a protezione e ripopolamento ittico. Si rimanda ai contenuti prescrittivi del punto 10.6.1 - Le legnaie – del Piano Ittico Provinciale della Provincia di Varese, che specificano la tecnica di posa delle legnaie, come miglioramento dell'habitat acquatico utilizzabile nei laghi e nei grandi fiumi per favorire la deposizione delle uova di pesce persico e per dare alle larve e agli avannotti una zona nursery. Il Piano descrive in dettaglio come deve essere applicata la tecnica di preparazione, la calata in acqua, la manutenzione annuale. Sul punto poi si afferma che “tutti i laghi provinciali possono essere interessati dalla posa del legname, che possono anche rappresentare un assolvimento degli obblighi ittiogenici da parte dei titolari di diritti esclusivi di pesca”. La vasca da posizionarsi a lago all'interno della Concessione Demaniale e posta nei pressi del pontile, come indicato nelle tavole di progetto, ha come scopo un passaggio intermedio dei pesci provenienti dalla piscicoltura di Brusimpiano, e ciò, per evitare sbalzi di temperatura nociva alla Trota Lacustre. Il Punto 10.5 – Gli incubatoi ittici – del citato Piano Ittico Provinciale della Provincia di Varese recita che “nel contesto degli interventi ittiogenici, un aspetto importante nell'ambito delle attività di ripopolamento è legato alla possibilità di utilizzare gli incubatoi ittici...In concreto, queste strutture sono costituite da apposite vasche nelle quali sono fatte schiudere le uova e fatti crescere gli avannotti. Il loro funzionamento è legato alla cattura in ambiente naturale o in ambiente controllato di riproduttori delle specie obiettivo in periodo di frega, alla successiva riproduzione a schiusa delle uova”. Le Trote Lacustri, provenienti dalla piscicoltura di Brusimpiano, sono conformi alle indicazioni della Commissione Italo-Elvetica, con parere unico e vincolante emesso con propria Ordinanza del Commissario, come prevede la Convenzione Italo-Elvetica del CISPP dalla piscicoltura di Brusimpiano fondata nel 1929, e le specie autoctone di trota lacustre, sono sottoposte annualmente a controlli veterinari con rilascio di autorizzazione all'immissione nelle acque del Lago Ceresio. Questa attività è regolata dalla “Convenzione per la pesca nelle acque Italo-Svizzere tra la Repubblica Italiana e la Confederazione Elvetica”, firmata a Roma il 19 marzo 1986. Si segnala che l'attività sopra descritta non è di competenza dello Yacht Club Ceresio, il quale nell'ambito dei buoni rapporti con l'UNIONE PESCATORI del CERESIO ONLUS, mette a disposizione le acque della propria Concessione Demaniale per le attività di ripopolamento ittico soggette alla Convenzione Italo

Svizzera. La vasca delle dimensioni di 200 cm x 200 cm di altezza variabile 100/50 cm, in vetroresina, per la posa sarà soggetta anch'essa all'autorizzazione della Commissione Italo-Elvetica.

Acque superficiali

- Il corpo idrico interessato dal progetto è il Lago di Lugano detto anche Lago Ceresio. Uno studio condotto dal Canton Ticino ha evidenziato che l'inquinamento organico determinato dal tenore di fosforo lungo la colonna d'acqua è diminuito nel corso degli ultimi 30 anni; tra il 2004 e il 2006 si è riscontrato un lieve aumento delle concentrazioni dovute al rimescolamento del bacino Nord che ha rimesso in circolo del nutrimento intrappolato dagli anni '60 negli strati profondi. Nel suo stato attuale, il Lago di Lugano è considerato in cattivo stato di conservazione, a motivo delle profonde trasformazioni subite dal litorale lacustre (con forte artificializzazione delle rive) e del mosaico di habitat e di copertura vegetale completamente perturbato, mettendo in pericolo l'integrità fisica del Ceresio;
- la fase di cantiere può avere ripercussioni negative nel caso di rilasci accidentali nell'ambiente. Per il post-operam gli effetti su tale componente sono da considerarsi nulli. Lo Studio Preliminare Ambientale prevede comunque, azioni mitigative di carattere preventivo nel caso di rilasci accidentali;
- la Regione Lombardia, nel suo contributo per la richiesta di approfondimenti/chiarimenti, a proposito della componente Acque Superficiali ha espresso le seguenti richieste:

“Si chiede di integrare lo Studio Preliminare Ambientale con approfondimenti volti a dimostrare, che le opere oggetto di intervento e la loro futura gestione, non siano causa di un peggioramento delle caratteristiche qualitative del corpo idrico; in particolare si chiede di:

- a) *fornire l'elenco delle dotazioni previste e accessorie al pontile, e una descrizione delle future modalità di gestione del pontile stesso ai fini della tutela dell'ambiente, con particolare riguardo alla pulizia delle imbarcazioni, alla gestione delle acque di scarico, degli olii motore e dei carburanti, dei rifiuti delle imbarcazioni, dei rifiuti galleggianti che potrebbero accumularsi in prossimità del pontile e del canneto ecc.*
 - b) *descrivere i piani di intervento in caso di emergenza (sversamenti idrocarburi in acqua, incendi...) in conformità alla normativa vigente;*
 - c) *descrivere gli accorgimenti che saranno adottati in fase di cantiere, per minimizzare gli impatti dovuti alle manovre di trasporto e al posizionamento delle strutture. Si richiedono, inoltre, approfondimenti volti a dimostrare, la mancata incidenza sull'area oggetto di intervento del trasporto solido derivante da eventi meteorici eccezionali”.*
- La Società proponente, in riscontro a quanto richiesto, ha fornito le seguenti considerazioni per ciascuna delle richieste avanzate:
 - a) oltre alle dotazioni di impianti elettrici e speciali, sono previste le seguenti dotazioni impiantistiche:

- o Rete idrica di erogazione per pontile
- o Impianto antincendio secondo la vigente normativa
- o Impianto di raccolta e smaltimento delle acque reflue e delle acque di sentina delle imbarcazioni (boat waste pump out), e relativi serbatoi di stoccaggio
- o Raccolta e smaltimento dei rifiuti solidi
- o Raccolta e smaltimento degli oli esausti
- o Posizionamento di teli assorbenti in prossimità delle colonnine luminose.

I Soci e le persone che frequenteranno la scuola nautica per barche a vela o a remi, avranno il divieto di svuotamento delle acque di sentina oleose, il getto di rifiuti di qualsiasi genere/o di ogni altra sostanza pericoloso o inquinante dell'unità di navigazione. Inoltre, la società sportiva Yacht Club Ceresio fornirà, mediante cartellonistica, indicazioni sul corretto smaltimento delle varie

tipologie di rifiuto, vietando qualsiasi tipo di manutenzione ai motori ausiliari delle barche a vela. Sul pontile saranno posizionati dispositivi di sicurezza e bidoni raccogli rifiuti, teli assorbibili da utilizzarsi nel caso di fuoriuscita accidentale di oli e/o idrocarburi, secondo quanto indicato da ISPRA;

- b) l'impianto antincendio sarà realizzato secondo la Normativa UNI EN 12845. Nel caso di sversamento di olii o combustibili si procederà nel seguente modo: indossare i dispositivi di protezione individuale; circoscrivere il più possibile l'area dello sversamento mediante l'utilizzo di paratie di contenimento galleggianti; assorbire il liquido sversato mediante assorbitori; raccogliere gli assorbitori utilizzati e riporli all'interno di appositi sacchi per lo smaltimento; smaltire il tutto tramite Azienda Specializzata iscritta nell'Albo di settore;
- c) con la consapevolezza dell'attenzione da apportarsi all'area lacuale che conterrà il molo e il pontile, si è previsto che nessun scarico o ausilio di mezzi pesanti sia impiegato direttamente a contatto con la sponda lacuale. Gli elementi del molo e del pontile giungeranno dalla fabbrica già assemblati in tutta la loro componentistica, ossia già dotati dei galleggianti e di piano di calpestio in similteck (il legno teak è piuttosto scuro, con sfumature che vanno dal nero al verde al marrone), e saranno alati in area già predisposta per lo scarico a lago, lontano dalla zona di ancoraggio e portati in loco al traino via acqua. Le uniche operazioni si ridurranno al fissaggio dei vari elementi a bordo degli stessi pontili senza l'ausilio di mezzi meccanici. Inoltre, i pontili saranno assemblati senza l'ausilio di cerniere e/o mediante ginocchia meccaniche, ma con appositi "silent blocs" in caucciù evitando il rumore di oscillamento di attrito. Per quanto riguarda le operazioni di infissaggio dei pali di ancoraggio del molo e del pontile, saranno poste in essere le precauzioni per evitare rimozioni e/o asportazioni di sedimenti dai fondali. In particolare, i pali guida saranno direttamente infissi sul fondale previa geolocalizzazione tramite GPS, successivo accertamento mediante telemetria e assicurazione visiva da sub con telecamere subacquee, e ciò al fine di individuare ostacoli fisici alle infissioni. I pali guida, per contro, saranno privi di puntale per evitare "deviazioni" in fase di infissione; pertanto gli stessi scenderanno sul fondale lasciando inalterato lo strato superficiale dei sedimenti e senza intorbidire le acque.

L'area oggetto dell'intervento è posta alla sinistra rispetto al canale di Lavena che pone in comunicazione il bacino sud del lago con il bacino di Ponte Tresa in prossimità dell'emissario. Dal "*Documento Semplificato del rischio idrogeologico*" del Comune di Lavena Ponte Tresa, redatto in data febbraio 2020, con riferimento alle aree a rischio, come definibili in base agli atti pianificatori esistenti, alla documentazione storica degli eventi e delle loro conseguenze nonché alle conoscenze locali l'area oggetto dell'intervento non è indicata come area vulnerabile da eventi eccezionali.

Mobilità

- Il territorio comunale è interessato da due arterie stradali sovralocali (S.P. 61 detta "della Valle della Tresa" e la S.S. 233 "Varesina"). Nel Comune non sono presenti stazioni ferroviarie (presente invece nel Comune di Ponte Tresa della Confederazione Svizzera). La Società di Navigazione Lago di Lugano offre alcune crociere sul Lago di Lugano con fermata anche a Lavena Ponte Tresa. Sul territorio comunale sono inoltre presenti diversi punti attrezzati per l'attracco barche. Molte delle attività di cantiere si svolgeranno direttamente dal lago, con l'ausilio di una chiatta, minimizzando gli spostamenti di mezzi d'opera e autocarri a terra. Il cantiere si svilupperà in un limitato lasso temporale e per ridurre al minimo le interferenze dovute alle attività il cantiere sarà allestito nel periodo autunno-invernale, quando l'area non è frequentata a fini turistici. In fase post-operam, rispetto al traffico veicolare di accesso all'area, il molo sarà per lo più a servizio del Residence che dispone di garage e posti auto. Il traffico veicolare resta comunque limitato.

Inquinamento atmosferico

- Dal punto di vista della zonizzazione ai sensi della D.G.R. n. 2605 del 2011, il Comune di Lavena Ponte Tresa si colloca nella zona C della Montagna. Lo Studio Preliminare Ambientale riporta i dati rilevati nella Provincia di Varese dal punto di vista della presenza di inquinanti critici, nello specifico il particolato atmosferico (in particolare il PM10), l'ozono e il biossido d'azoto. Nella Relazione ARPA del 2008, a seguito di una campagna condotta con un laboratorio mobile nel Comune di Lavena Ponte Tresa, i superamenti si sono avuti solo per l'ozono, mentre nelle altre stazioni della sottorete provinciale si è registrato anche qualche superamento del limite giornaliero di PM10.
- Le attività di cantiere sono di durata limitata e non influiranno in modo significativo sulla qualità dell'aria. Per la fase post-operam e sempre con riguardo alle emissioni in atmosfera, lo Studio precisa che per le barche a motore, vista la limitata velocità di manovra nell'area portuale, le emissioni sono ridotte al minimo, mentre per le barche a vela i motori ausiliari di bassa potenza (4-18 CV) sono installati solo sulle imbarcazioni cabinate e sono utilizzati solo per le manovre di uscita e ingresso al porto.
- La Regione Lombardia, nel suo contributo per la richiesta di approfondimenti/chiarimenti, a proposito della componente aria ha espresso la seguente richiesta: *“Si richiede di integrare lo Studio Preliminare Ambientale con approfondimenti che supportino quantitativamente l'affermazione relativa al fatto che l'impatto sulla componente atmosferica non sia rilevante; in particolare, si dovrà tenere conto della variazione dei volumi di traffico veicolare in accesso all'area portuale, delle emissioni atmosferiche derivanti dai mezzi pesanti di cantiere e dalle attività di demolizione, scavo, movimentazione materiali, nonché delle immissioni in atmosfera generate in fase di esercizio dai mezzi natanti. A tal fine si segnalano i seguenti riferimenti bibliografici: - Linee guida di ARPA Toscana per la stima delle emissioni di polveri da cantiere: http://www.provincia.fi.it/fileadmin/assets/Ambiente/All1_DGP213-09_LG_PM.pdf; Linee guida Guidebook 2016 di EEA per la stima delle emissioni dei mezzi di cantiere e delle imbarcazioni da diporto: https://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2016/part-bsectoral-guidance-chapters/1-energy/1-a-combustion/1-a-4-non-road-1/at_download/file [si presti attenzione al fatto che le emissioni fornite dalla formula 5 a pag. 35 sono relative al funzionamento a piena potenza. Rispetto alle formule indicate in versioni precedenti (es. <http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2013/part-b-sectoral-guidancechapters/1-energy/1-a-combustion/1-a-4-non-road-mobile-sources>) manca infatti il termine LF che indica il fattore di carico. In mancanza di informazioni specifiche si suggerisce di adottare un fattore di carico di 0,6 pari alla media pesata dei fattori di carico riportati nella tab. 3-16 a pag. 49, utilizzati nel ciclo di omologazione C1 per le macchine operatrici diesel]”.*
- La Società proponente, in riscontro a quanto richiesto, ha riportato le seguenti considerazioni:

il progetto non prevede la realizzazione di nessuna nuova area a parcheggio né privata né pubblica oltre a quelle già presenti in zona; non vi è, pertanto, incremento di traffico veicolare rispetto a quello già oggi presente. La realizzazione dell'opera nelle sue specifiche componenti operative non prevede emissioni di qualsiasi genere in atmosfera derivanti da attività da mezzi pesanti di cantiere quali: demolizioni, scavi e movimenti di materiali, in quanto attività non previste nella cantierizzazione dell'opera. L'infissione dei pali di ancoraggio del molo e del pontile avverrà mediante battipalo idraulico con motore elettrico. Per quanto riguarda la *“componente emissioni in atmosfera generate in fase di esercizio dei natanti”*, come indicato, si è proceduto alla lettura delle linee Guidebook 2019 e ad estrapolare la formula per le piccole imbarcazioni. Dai calcoli effettuati delle emissioni con i parametri individuati per il pontile in progetto emerge che non vi è parametro di confronto certificato, in quanto nessuna stima è stata nel tempo elaborata per determinare l'emissione annuale/tonnellate di inquinanti nell'esercizio della navigazione da diporto e pubblica (Società di Navigazione del Lago di Lugano), sul Ceresio, lago internazionale. Della navigazione da diporto si conosce soltanto il numero di posti barca autorizzati (Autorità di Bacino Lacuale Ceresio, Piano e Giral, con sede a Campione d'Italia), sulla sponda italiana per 542 e 1.500 circa su quella svizzera, numeri riferiti al bacino Sud e a quello di Porto Ceresio, non conteggiando il bacino Nord (Lugano), le barche con propria darsena e quelle introdotte nel lago tramite carrelli mobili. Non si

conosce neanche la classificazione dei natanti da diporto: a remi, a vela e a motore dentro o fuori bordo, e di quelli a motore le caratteristiche tecniche e di esercizio. Si è voluto comunque operare un calcolo (espresso in foglio Excel), estremamente cautelativo e di fatto poco reale, ipotizzando che tutte le imbarcazioni naviganti sul lago Ceresio (posti barca italiani e svizzeri), siano dello stesso tipo di quelle che saranno attraccate al nuovo pontile, ipotesi che non tiene conto del transito dei natanti della navigazione lacuale, che avviene tutto l'anno, e di altri tipi di imbarcazione con motori fuori ed entro bordo di potenza notevolmente superiore di quella riportata nella tabella EMEP/EEA 2019, e con tempi di navigazione a tutto motore. Il calcolo evidenzia che le emissioni imputabili al nuovo pontile rappresentano lo 0,54% del totale, valore comunque trascurabile. In mancanza di dati delle emissioni degli inquinanti derivanti della navigazione da diporto e da quella pubblica nell'anno solare tipo per il Lago Ceresio (lago internazionale), si può solamente dimostrare qual è la percentuale di incremento dei posti barca che il progetto in oggetto si porta dietro nel rapporto con quelli autorizzati; ciò risulta essere del 1,37% di cui solo 0,54% con motore ausiliario fuori bordo.

Rumore

- La classificazione acustica, recepita nel P.G.T., evidenzia che l'area di studio si colloca nella classe di zonizzazione III – Aree di tipo misto. Rientrano in questa classe le aree urbane interessate da traffico veicolare locale o di attraversamento, con media densità di popolazione, con presenza di attività commerciali, uffici, con limitata presenza di attività artigianali e assenza di attività industriali; aree rurali interessate da attività che impiegano macchine operatrici.
- Dal punto di vista dei potenziali impatti ambientali, la presenza dei mezzi d'opera prevede un aumento dei livelli di inquinamento acustico all'interno dell'area di cantiere e nelle aree ai margini dell'intervento, causato dai rumori e dalle vibrazioni dei mezzi meccanici. Il contesto circostante è prevalentemente residenziale e i bersagli più coinvolti saranno gli abitanti del residence; data la conformazione degli edifici e le ridotte dimensioni dell'area di cantiere si ritiene che le emissioni nelle zone circostanti saranno di entità ridotta. Per ridurre al minimo le interferenze dovute alle attività il cantiere sarà allestito nel periodo autunno-invernale, quando l'area non è frequentata a fini turistici. Le interferenze generate dal cantiere in termini di rumore e vibrazioni sono legate esclusivamente all'operatività del cantiere, le cui attività saranno inoltre svolte in orario diurno, escludendo qualsiasi lavorazione durante la notte. Per la fase post-operam, non sono previste sostanziali modifiche rispetto alla situazione esistente; l'incremento dei posti barca è limitato, e tale da non determinare variazioni significative dei volumi di traffico veicolare in accesso all'area portuale.
- La Regione Lombardia, nel suo contributo per la richiesta di approfondimenti/chiarimenti, a proposito della componente rumore ha espresso la seguente richiesta: *“Lo studio preliminare ambientale dovrà essere integrato con stime quantitative dei livelli di rumore, prodotti dall'esercizio del pontile ai recettori, che corroborino le affermazioni circa l'irrelevanza dell'impatto mediante un confronto con livelli di rumore ante-operam ai recettori e una valutazione in via previsionale del rispetto post-operam dei limiti di rumore. In assenza dello specifico regolamento di esecuzione previsto dalla legge 447/95, articolo 11, comma 1, relativamente all'inquinamento acustico avente origine dal traffico marittimo, da natanti, da imbarcazioni di qualsiasi natura, si faccia riferimento ai limiti di immissione della classificazione acustica”*.
- La Società proponente, in riscontro a quanto richiesto, ha riportato le seguenti considerazioni:

la Società Sportiva Yacht Club Ceresio svilupperà attività sportive (quali vela, canottaggio, attività subacquea, ecc.) mediante l'istituzione di appositi corsi di avvicinamento e di perfezionamento, utilizzando esclusivamente barche a vela e a remi. Più precisamente i 28 posti barca in utilizzo al pontile saranno indicativamente così suddivisi:

1) nei 14 posti barca fronte canneto saranno ormeggiate: 6 barche a remi da canottaggio per escursione ed 8 barche a vela con dimensione variabile da 2,56 a 5,60 m a deriva singola o doppia per scuola nautica;

2) nei 14 posti barca fronte lago saranno ormeggiate: 3 barche con deriva doppia, 9 barche a vela con dimensione variabile da 5,60 a 8,00 m dotate di motore ausiliario di 4/6 CV (48 dB), e 2 barche in appoggio da 5,00 m con ciascuna motore fuoribordo da 10 CV (55 dB). L'area lacuale fronte sponda non è classificata nella Zonizzazione acustica di P.G.T. Il fronte lago nella Zonizzazione Acustica di P.G.T., che si pone in contrapposizione al pontile con distanza di circa 30 m dall'estensione del canneto entro lo specchio d'acqua, e circa 40/60 ml, dalla sponda del lago, **è indicato in classe (3)** con i seguenti valori: - di emissione 55 (diurno dalle 6.00 alle 22.00) e 45 (notturno dalle ore 22.00 alle 6.00); - di immissione 60 (diurno dalle 6.00 alle 22.00) e 50 (notturno dalle ore 22.00 alle 6.00). È opportuno considerare per la componente rumore prodotto dell'attività nautica di diporto, che il 61 % delle barche che attraccheranno al pontile non hanno nessun motore (a remi e a deriva singola o doppia), che il 32% ha motore esterno ausiliario da 4/6 CV (dB 48), di solito utilizzato in navigazione per l'attracco, e che il 7% ha motore fuoribordo da 8 CV (55 dB). Per di più, la stagione nautica sul lago Ceresio inizia a metà aprile e si conclude ad ottobre, con massima movimentazione dei natanti il sabato e la domenica di ogni settimana. Il molo e il pontile non sono equipaggiati per attività notturna da diporto.

Inquinamento luminoso

- Il Comune di Lavena Ponte Tresa ricade nella fascia di rispetto dell'Osservatorio Astronomico G. V. Schiapparelli del Campo dei Fiori di Varese (VA), di rilevanza regionale e di grande rilevanza culturale, scientifica e popolare, con raggio della fascia di rispetto pari a 15 Km. Il progetto non prevede l'installazione sullo specchio d'acqua di corpi illuminanti fatta eccezione dei presidi di sicurezza nautica. Per quanto riguarda l'eventuale illuminazione a terra, questa sarà oggetto di uno specifico progetto illuminotecnico sviluppato nell'ambito della documentazione di supporto alla progettazione utile al rilascio del Permesso di Costruire, e dovrà prevedere l'utilizzo in modo sistematico di corpi illuminanti equipaggiati con lampade ad alta efficienza di tipo fluorescente o con tecnologia a led in grado di conciliare le esigenze di comfort visivo con il contenimento dei consumi.
- La Regione Lombardia, nel suo contributo per la richiesta di approfondimenti/chiarimenti, a proposito della componente inquinamento luminoso ha espresso la seguente richiesta: *"Si chiede che lo Studio Preliminare Ambientale dia atto che la prevista illuminazione di terra tenga conto di quanto previsto dalla L. R. n. 31/2015 in termini di efficienza energetica e riduzione dell'inquinamento luminoso, e che sia progettata in modo da evitare la dispersione di luce verso l'alto, vista la localizzazione del progetto all'interno di un elemento di primo livello della RER"*.
- La Società proponente, in riscontro a quanto richiesto, ha fornito le seguenti considerazioni:

Il molo e il pontile non hanno illuminazione notturna d'insieme. Sul pontile, in corrispondenza di ogni posto barca e inclusa nella colonnina di distribuzione servizi è prevista un'illuminazione di cortesia a led da 20W autoalimentata da autonomo pannello solare posto in testa alla colonnina stessa, per la ricarica diurna della batteria in dotazione. Inoltre, il pontile e il molo saranno dotati di punti luce di sicurezza, per la segnalazione notturna dal piano di calpestio, realizzati in optoelettronica, con led ad alta intensità, basso consumo e basso voltaggio, 5W alimentate anch'essi da pannelli solari che durante il giorno ricaricano la batteria in dotazione. Il tutto nel pieno rispetto della Legge Regionale 31/2015 - Misure di efficientamento dei sistemi di illuminazione esterna con finalità di risparmio energetico e di riduzione dell'inquinamento luminoso.

Inquinamento elettromagnetico

- Sia in fase di cantiere, sia in riferimento alla situazione post-operam non si ravvisa alcuna variazione rispetto alla situazione attuale, per la quale non si segnalano interferenze per quanto concerne elettrodotti e stazioni radio base.

Consumi e rifiuti

ID_VIP 5145 Progetto di nuovo pontile realizzato da moduli galleggianti ed accessori presso lo Yacht Club Ceresio di Lavena Ponte Tresa, piattaforma di avvistamento (birdwatching), e posa di vasche accrescimento pesci in ampliamento alla Concessione Demaniale LAVENA_5

- Non sono previste sostanziali modifiche rispetto alla situazione esistente. L'area logistica di cantiere sarà provvista di un'apposita zona di raccolta dei rifiuti opportunamente attrezzata con contenitori idonei alla conservazione dei materiali di scarto. I rifiuti prodotti dalle attività di cantiere saranno raccolti direttamente dagli operatori dell'impresa costruttrice e dai sub-appaltatori in contenitori temporanei collocati in prossimità delle postazioni di produzione rifiuti e smaltiti periodicamente in conformità alle norme vigenti. Il deposito avverrà in modo differenziato per categorie omogenee di rifiuti e nel rispetto delle relative norme. Per il post-operam, l'area del pontile sarà dotata di appositi contenitori per la raccolta differenziata che potranno essere utilizzati da coloro che fruiscono dell'area.

Salute pubblica

- Gli impatti in termini di salute pubblica sono potenzialmente connessi alle emissioni di polveri e inquinanti, alle emissioni acustiche e alla produzione di rifiuti. Trattandosi di attività limitate nel tempo e opportunamente mitigate al fine di ridurre le varie emissioni si ritiene che gli impatti possano essere considerati nulli, sia in fase di cantiere sia in post-operam.
- La Regione Lombardia, nel suo contributo per la richiesta di approfondimenti/chiarimenti, a proposito della componente salute pubblica ha espresso la seguente richiesta: *“Si chiede di approfondire il capitolo relativo agli impatti sulla salute pubblica attraverso considerazioni che tengano conto delle valutazioni quantitative sopra richieste, in particolare rispetto agli effetti delle emissioni acustiche e delle emissioni in atmosfera sulla popolazione interessata”*.
- La Società proponente, in riscontro a quanto richiesto, ha fornito le seguenti considerazioni:

il progetto del pontile così come proposto dallo Yacht Club Ceresio dista dai 40 ai 60 metri dalla linea lacuale di costa e dall'edificazione di Lavena Villa, **definita dal P.G.T. “zona a forte densità demografica”**, questa, delimitata dalla Strada Statale SP.61 posta tra l'edificato e l'area lacuale a prato e canneto. Dalle rilevazioni dell'andamento dei flussi di traffico nel tempo, periodo luglio 2017/novembre 2017 – Sito 57 posto tra Lavena e Brusimpiano al km 7.800 – redatto dalla Provincia di Varese, risulta che sulla SP. n. 61 nelle 24 ore transitano mediamente nei due sensi 6.997 veicoli tra leggeri e pesanti, con minor flusso la domenica pari a 6.406 veicoli. Per quanto sopra espresso e valutato anche nei punti precedenti, non vi è modo di ritenere che il progetto presentato peggiori la qualità della salute pubblica degli abitanti e dei frequentatori, dei turisti e visitatori, di Lavena Villa.

TENUTO CONTO delle seguenti osservazioni, espresse ai sensi dell'art.19, comma 4 del D.Lgs. n. 152/2006, da parte delle regioni, delle province autonome, degli enti locali e degli altri soggetti pubblici e privati:

1. parere della Provincia di Varese, espresso, ai sensi del comma 4 dell'art. 19 del D. Lgs. n. 152/2006, con decreto dirigenziale n. 82 del 6/05/2020 ed acquisito dal MATTM al prot. n. 33489 dell'11/05/2020 e osservazioni sempre della Provincia di Varese (espresse come valutazioni finali richieste dalla Regione Lombardia con nota acquisita agli atti della Provincia stessa in data 30/10/2020 e che assorbono il precedente atto), formulate con decreto dirigenziale n. 251 del 29/12/2020 (con relativo allegato tecnico), acquisito dal MATTM al prot. n. 110613 del 31/12/2020;
2. osservazioni del MIBACT, Direzione generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio, Servizio V, prot. n. 29529 del 12/10/2020, acquisite dal MATTM al prot. n. 82349 del 15/10/2020.

In particolare:

1. La Provincia di Varese, prima con il decreto dirigenziale n. 82 del 06/05/2020 poi con il decreto dirigenziale n. 251 del 29/12/2020, ha approvato gli esiti dell'istruttoria contenuti rispettivamente nei documenti tecnici redatti in esito all'esame dello Studio preliminare di Impatto Ambientale e

all'esame delle integrazioni fornite dal Proponente in risposta alla richiesta di approfondimenti espressa dalla Regione Lombardia. Nel primo parere, espresso, ai sensi dell'art. 6, comma 2, lettera a) della L.R. 5/2010, per quanto di competenza, *“si evidenzia la necessità di esaminare in modo più specifico alcuni aspetti legati agli effetti/compatibilità del progetto rispetto alla componente paesaggio (par. 4.2) e al comparto ecosistemi e vegetazione (par. 4.3). Tali elementi inducono a proporre all'Autorità Competente di richiedere idonei approfondimenti atti a dimostrare il corretto inserimento paesaggistico e la sostenibilità dei possibili impatti sull'ecosistema lacuale”*. Nel secondo contributo, la Provincia di Varese *“ritiene che, per quanto di competenza di questo Ente, la documentazione presentata non abbia adeguatamente sviluppato alcuni aspetti legati agli effetti/compatibilità del progetto rispetto alla componente paesaggio e al comparto ecosistemi e vegetazione. In particolare, si evidenzia che il progetto proposto non consente di escludere impatti rispetto alle suddette tematiche e, pertanto, in assenza di ulteriori riscontri in merito a quanto già richiesto, si propone all'Autorità Competente di svolgere gli approfondimenti necessari a dimostrare il corretto inserimento paesaggistico e la sostenibilità dei possibili impatti sull'ecosistema lacuale, entro una procedura di VIA”*. Le argomentazioni avanzate dalla Provincia vertono sui seguenti aspetti:

- il primo documento tecnico rilevava, nello studio preliminare ambientale, *“una carenza rispetto alla valutazione degli impatti dell'opera sulla componente paesaggio, che andrebbero quindi approfonditi. In particolar modo si chiede di produrre una documentazione adeguata a dimostrare la compatibilità paesaggistica del progetto mediante lo sviluppo di soluzioni percettive di qualità, finalizzate all'inserimento armonioso dell'intervento nel contesto locale”*. Si chiedeva che la progettazione dell'intervento tenesse in maggiore considerazione le indicazioni fornite dagli strumenti di pianificazione e che venissero individuate soluzioni alternative, invitando anche a evidenziare la relazione tra la nuova struttura e la presenza nel territorio comunale di altri punti attrezzati per l'attracco e l'ormeggio delle imbarcazioni. Nel secondo documento tecnico si rileva che tali aspetti non risultano essere stati approfonditi. Si sottolinea *“che, in linea generale, non emergono vincoli ostativi alla realizzazione dell'opera nelle disposizioni degli strumenti di pianificazione di livello regionale, provinciale e comunale”*, ma queste stesse disposizioni e le indicazioni in esse contenute *“non sono state approfondite né tenute in considerazione nella progettazione dell'intervento”*. In particolare, per quanto riguarda il paesaggio, *“si ribadisce la necessità di un livello più approfondito di analisi, al fine di cogliere e esaminare in modo più pertinente gli aspetti legati all'impatto paesaggistico, sia rispetto alla vulnerabilità percettiva dell'area territoriale considerata, sia in relazione alla superficie d'acqua interessata dal progetto che, allo stato attuale, si presenta scevra da opere galleggianti e/o altri elementi estranei alla naturalità”*.
- Dal punto di vista del comparto ecosistemi e vegetazione, si ritiene necessario indagare maggiormente sulla specificità del canneto nel comparto di progetto (interferenza con l'habitat del canneto, sito di rifugio e di sostentamento trofico per l'ittiofauna e molte specie ornitiche), includendo un approfondimento sulle correnti che influenzano lo sviluppo del fragmiteto, in relazione alla posa del pontile. Le informazioni aggiuntive fornite dal proponente *“permettono di prevedere interferenze accettabili rispetto alla conservazione dei nidi all'interno dei canneti”*. Viene dato atto anche che, in riferimento al disturbo antropico in termini di traffico di natanti e presenza umana sulla postazione di birdwatching, il proponente *“ha previsto di dotare la piattaforma di avvistamento di una schermatura con struttura lignea in cannule di legno naturale, che ripeta visivamente l'adiacente canneto e garantisca un corretto inserimento nel contesto ambientale”*. L'analisi degli impatti effettuata dallo studio in fase di cantiere risulta esaustiva, mentre non sono state indagate a sufficienza le interferenze in fase di esercizio, neanche dopo le integrazioni messe a disposizione. Si riteneva necessario svolgere ulteriori approfondimenti che non sono stati riscontrati nelle integrazioni fornite per valutare l'effettiva sostenibilità degli interventi in un'area di riconosciuta valenza naturalistica, sia con indagini mirate sulla specificità del canneto, sia integrando lo studio preliminare con valutazioni relative:

- all'opportunità di costruire un nuovo pontile, in relazione all'offerta presente sul territorio e all'effetto cumulativo delle strutture esistenti (la posa del pontile crea comunque un'interruzione della formazione del canneto e l'ombreggiamento prodotto dalla struttura potrebbe influire con la piena ripresa vegetativa della formazione di canneto);
 - alla presenza di alternative a minor impatto in termini di progettazione, quali per esempio il posizionamento delle barche solo sul lato opposto del canneto, riducendo gli effetti negativi sulla nidificazione della comunità ornitica, derivante dal moto ondoso prodotto sia dalle imbarcazioni in transito nello stretto di Lavena P.T, sia dai natanti in arrivo o in partenza dal nuovo pontile. Un'altra proposta da valutare riguarda lo spostamento più a nord della struttura in coincidenza con il terrapieno esistente, riducendo l'interferenza con l'habitat di canneto;
 - all'effettiva sostenibilità dell'intervento rispetto agli impatti sopra delineati ed all'attuazione di misure di mitigazione e compensazioni ambientali in grado di bilanciare gli effetti negativi dell'intervento (a titolo collaborativo, si suggerisce, ad esempio, di valutare il potenziamento della funzionalità ecologica della fascia perilacuale in cui si inserisce il progetto, attivando una gestione naturalistica delle aree retrostanti il canneto della sponda occidentale di Lavena Ponte Tresa, dove possibile - la formazione confina prevalentemente con aree ancora inedificate di prato arborato e/o roveti, ambienti che potrebbero essere sostituiti da cariceti e da boschi mesofili prevedendo mirati interventi attivi: la ricostituzione della successione igrofila di area umida accrescerebbe notevolmente la valenza naturalistica della fascia perilacuale, i livelli di biodiversità e la capacità attrattiva verso la componente faunistica).
- Dovrà, inoltre, essere valutata la necessità di richiedere il parere agli Uffici Territoriali Regionali (UTR - Insubria) che si esprimono sui progetti che possono avere un'influenza sulla fauna ittica sul territorio provinciale (L.R. n. 26/1993). Si ricorda, infine, che in relazione alla sostenibilità dell'intervento dovrà essere acquisito il parere del "Commissariato italiano per la Convenzione italo-svizzera sulla pesca" rilasciato, ai sensi dell'art. 14 della "Convenzione per la Pesca nelle acque italo-svizzere".
 - Con riferimento alla viabilità, il pontile sarà realizzato per lo più dal lago attraverso l'utilizzo di una chiatta e il numero di posti barca non sarà superiore a 28, pertanto l'impatto viabilistico è trascurabile a condizione che sia realizzato fuori dal periodo turistico e chiedendo tutte le autorizzazioni e le eventuali ordinanze legate al trasporto dei moduli da posare, nel rispetto delle limitazioni vigenti sui percorsi.
 - Dal punto di vista della componente suolo e sottosuolo, si ritiene necessario, in caso di movimentazione di terreno, che sia effettuata una caratterizzazione dello stesso, inoltre, un eventuale riutilizzo del medesimo dovrà avvenire, se ne ricorreranno i requisiti, ai sensi del DPR n. 120/2017. In caso di eventuali superamenti di Concentrazione delle Sostanze Contaminanti (CSC) dovranno invece essere attivate le conseguenti procedure di bonifica. Si segnala, da ultimo, che la zona potrebbe essere interessata da anomalia geochimica legata alla presenza di arsenico naturale nei terreni.
2. Le osservazioni del MIBACT, Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio del 12/10/2020 riportano il parere espresso dalla Soprintendenza competente con nota prot. n. 17470 del 16/09/2020, rilevando che la *"realizzazione dei pontili causerebbe una parziale interferenza con l'esistente canneto che caratterizza in termini paesaggistici e naturalistici la riva del lago...e che le misure compensative progettate...appaiono non del tutto adatte a superare tale criticità"* giungono in conclusione che *"CONSIDERATO che la Soprintendenza ha proposto, nella nota sopra citata, di assoggettare a VIA l'intervento in oggetto, questa Direzione generale, in riferimento ai profili di propria competenza, è del parere che, qualora codesto Ministero giunga alla determinazione di non assoggettare a VIA l'intervento stesso, in sede di rilascio dell'autorizzazione paesaggistica, al fine*

ID_VIP 5145 Progetto di nuovo pontile realizzato da moduli galleggianti ed accessori presso lo Yacht Club Ceresio di Lavena Ponte Tresa, piattaforma di avvistamento (birdwatching), e posa di vasche accrescimento pesci in ampliamento alla Concessione Demaniale LAVENA_5

di prevenire i potenziali impatti negativi sul paesaggio, il proponente dovrà produrre una documentazione progettuale più esaustiva che esamini le caratteristiche dell'intervento in modo più aderente agli strumenti di pianificazione vigenti, con un livello di analisi maggiormente approfondito, in particolare rispetto alla vulnerabilità percettiva dell'area territoriale considerata, prevedendo anche soluzioni alternative per la collocazione ed il dimensionamento dell'opera".

Valutato il progetto, considerata tutta la documentazione, iniziale e integrativa, presentata dal Proponente e considerate le risultanze dell'istruttoria, e in particolare:

- il progetto si colloca sul Lago Ceresio presso lo Yacht Club Ceresio in comune di Lavena Ponte Tresa in ampliamento ad una concessione demaniale già in essere di 583,20 m² per terrapieno e 18,30 m² per darsena; gli interventi previsti consistono nel recupero della darsena esistente attraverso la realizzazione di una piattaforma di avvistamento dell'avifauna e dell'ittiofauna, nell'inserimento di pontili galleggianti per l'ormeggio di imbarcazioni per un numero massimo di 28 imbarcazioni e nella posa in opera di vasche e fascine di accrescimento ittiofauna;
- quanto proposto costituisce completamento di un più ampio intervento di recupero di un'area dismessa, con un fabbricato in precedenza destinato ad "Opificio" ai fini residenziali e turistici, intervento che ha avuto i suoi effetti positivi sia in termini ambientali sia in termini socio-economici valorizzando un'area prossima al centro storico dal punto di vista paesaggistico. Il Comune di Lavena Ponte Tresa per la sua collocazione geografica e per la sua evoluzione storica si pone come "punto d'incontro" territoriale di un contesto frontaliero che comporta una vocazione anche turistica. Nello strumento di pianificazione territoriale (P.G.T.) l'amministrazione individua tra le strategie di sviluppo turistico l'incentivazione di interventi di predisposizione del territorio e delle relative attrezzature atte a privilegiare l'offerta a supporto di un turismo di tipo giornaliero senza necessità di pernottamenti. L'area di intervento si colloca in un ambito con una vocazionalità di interesse pubblico (ambito AP1c) e tra gli interventi da programmare al fine di soddisfare le esigenze della popolazione si ipotizza la realizzazione di nuove strutture con alaggio barche e pontili di accesso al lago;
- gli elaborati progettuali presentati, tenuto conto delle caratteristiche dell'intervento e delle sue dimensioni, consentono una adeguata individuazione e valutazione degli effetti sull'ambiente connessi alla realizzazione del progetto;
- la documentazione integrativa fornisce un sufficiente riscontro a quanto richiesto dalla Regione Lombardia e nei contenuti appare in grado di superare le argomentazioni e perplessità sollevate dalla Provincia di Varese e dal MIBACT relativamente agli effetti/compatibilità del progetto proposto rispetto alla componente paesaggio e al comparto ecosistemi e vegetazione. Tali perplessità restano nel contributo della Provincia di Varese anche dopo le integrazioni fornite dal proponente, ma possono trovare adeguata risposta nei necessari approfondimenti che potranno essere richiesti in sede di procedura per l'ottenimento della autorizzazione paesaggistica da parte dell'Autorità Competente;
- appaiono appropriati i riscontri del proponente anche con riferimento alle scelte progettuali di localizzazione e di dimensionamento delle opere, fermo restando che la progettazione esecutiva dovrà essere sviluppata non secondo i riferimenti normativi indicati, ma secondo le Norme tecniche per le costruzioni vigenti (DM 17 gennaio 2018);
- tenuto conto inoltre che le opere in progetto sono ubicate in aree soggette ad esondazione lacustre, con terreni di qualità geotecnica scadente con bassa soggiacenza della falda idrica, dovrà essere verificata la compatibilità idrogeologica ed idraulica dell'intervento, attraverso uno studio specifico da predisporre nell'ambito della progettazione esecutiva, da sottoporsi all'approvazione della competente Autorità distrettuale di bacino;
- dall'esame degli strumenti di pianificazione di livello regionale, provinciale e comunale non emergono elementi ostativi alla realizzazione del progetto che peraltro sarà oggetto di autorizzazione paesaggistica; in tale sede sarà ulteriormente valutata la compatibilità paesaggistica dell'intervento;

ID_VIP 5145 Progetto di nuovo pontile realizzato da moduli galleggianti ed accessori presso lo Yacht Club Ceresio di Lavena Ponte Tresa, piattaforma di avvistamento (birdwatching), e posa di vasche accrescimento pesci in ampliamento alla Concessione Demaniale LAVENA_5

- l'area di intervento è stata inserita nel "Piano ittico provinciale" quale "Zona di istituzione provinciale" destinata a protezione, tutela e ripopolamento ittico, salvaguardia delle sponde nelle loro connotazioni morfologiche e naturalistiche;
- la durata dell'intervento di cantierizzazione risulta modesta, pari a 23 giorni; le lavorazioni saranno eseguite nel periodo autunno – invernale al di fuori dal periodo turistico ed in modo da evitare l'interferenza con i periodi riproduttivi delle componenti faunistiche;
- la presenza di impatti modesti o nulli, dovuti alla realizzazione delle opere previste nel progetto, in fase sia di cantiere sia di esercizio;
- la presenza di un impatto positivo dal punto di vista socio-economico per lo sviluppo turistico locale del Comune interessato e per l'incremento dei servizi a lago, pur in presenza di un numero di posti barca comunque piuttosto limitato e di un investimento dalle dimensioni assai contenute;
- la presenza di una serie di azioni mitigative e preventive soprattutto in fase di cantiere, che appaiono pertinenti e adeguate rispetto alle caratteristiche delle opere in progetto (taglio periodico e non dragaggio del canneto; realizzazione di presidi a supporto dell'ittiofauna locale, ecc.);
- per la fase di esercizio, tuttavia, occorrerebbe sviluppare un piano di monitoraggio ambientale per l'ambiente lacustre,

Ribadendo che:

- il Proponente dovrà acquisire preventivamente tutti i pareri richiamati nelle osservazioni della Provincia di Varese;

la Sottocommissione VIA

ACCERTA

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, che qui si intendono integralmente riportate quale motivazione del presente provvedimento,

che il progetto non determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e pertanto non deve essere sottoposto al procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del D.Lgs. n. 152/2006 a condizione che si ottemperi alle seguenti condizioni ambientali:

Condizione ambientale	1
Macrofase	Ante operam, Corso d'opera, Post operam
Fase	Fase precedente la cantierizzazione, Fase di cantiere, Fase di esercizio
Ambito di applicazione	Monitoraggio
Oggetto della prescrizione	Al fine della verifica della sostenibilità dei possibili impatti sull'ecosistema lacuale, il Proponente dovrà sviluppare e attuare un monitoraggio ambientale, con particolare riferimento all'interferenza con l'habitat del canneto. A tal fine, si dovrà realizzare una mappatura della vegetazione acquatica dell'area spondale prevedendo la rimozione dell'eventuale flora alloctona infestante. Tale mappatura risulterà strumentale al monitoraggio

ID_VIP 5145 Progetto di nuovo pontile realizzato da moduli galleggianti ed accessori presso lo Yacht Club Ceresio di Lavena Ponte Tresa, piattaforma di avvistamento (birdwatching), e posa di vasche accrescimento pesci in ampliamento alla Concessione Demaniale LAVENA_5

Condizione ambientale	1
	annuale della vegetazione spondale, che dovrà essere effettuato anche nella fase post-operam per un periodo di tre anni. Gli esiti di tale monitoraggio dovranno essere presentati al MATTM.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Entro 1 anno dall'entrata in esercizio dell'opera nell'assetto funzionale definitivo
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	ARPA Lombardia

Condizione ambientale	2
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	progettazione
Oggetto della prescrizione	Fermo restando che la progettazione esecutiva dovrà essere sviluppata secondo le Norme tecniche per le costruzioni vigenti (DM 17 gennaio 2018), dovrà essere predisposto uno studio di compatibilità idrogeologica e idraulica dell'intervento da sottoporsi all'approvazione della competente Autorità distrettuale di bacino.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività di cantierizzazione.
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	Autorità di bacino distrettuale

La Coordinatrice della Sottocommissione VIA
Avv. Paola Brambilla